



## Bachmann: Rheintalbahn muss Menschen und Umwelt gerecht werden

**Lärmvermeidung und Lärmbündelung – Auf Wegfall des Schienenbonus hinwirken** - Der verkehrspolitische Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion, Dietmar Bachmann, sagte in einer Landtagsdebatte über die Zukunft der Rheintalbahn unter anderem Folgendes (es gilt das gesprochene Wort):

„Die FDP/DVP Fraktion tritt seit langem für eine ökologische Verkehrspolitik ein. Dies bedeutet unter anderem, dass neue Verkehrsprojekte menschen- und umweltfreundlich geplant werden müssen. Der Ausbau der Rheintalstrecke ist umweltfreundlich, weil das ökologische Verkehrsmittel Bahn gestärkt wird. Noch ökologischer ist auf dem Rhein allerdings die Binnenschifffahrt. Wir erwarten deshalb, dass Binnenschifffahrt und Bahn verzahnt werden. Noch wichtiger als die Umwelt sind die Menschen. Deshalb setzen wir auf Lärmvermeidung und Lärmbündelung. Dies wird bei Baden-Württemberg 21 in vorbildlicher Weise gelingen. Das Projekt Stuttgart 21 als Teilprojekt wird weitgehend unter der Erde in Tunnels verwirklicht. Anders als das Projekt Kopfbahnhof 21 (K 21) des geschätzten Kollegen Wölflé und seiner grünen Fraktion nehmen wir auf die Menschen Rücksicht. Den in einem Tunnel entstehenden Lärm hört man über der Erde nicht. Den Kopfbahnhof dagegen sehr wohl. Und die Trassenführung entlang der A 8 sorgt für eine Lärmbündelung. Was für Württemberg recht ist, muss für Baden billig sein. Wir haben uns von Anfang an für Lärmvermeidung und Lärmbündelung auch im Rheintal stark gemacht. Für uns heißt dies konkret, dass im Bereich Offenburg die Tunnellösung Lärm vermeidet und auf der übrigen Strecke eine autobahnnahe Trassenführung eine Lärmbündelung gewährleistet. Diese Vorschläge, die in erster Linie der IG Bohr zu verdanken sind, waren richtig, sind richtig und bleiben richtig. Bleibt die Frage nach dem Einsatz von Geld aus unserem Landeshaushalt für dieses Projekt. Ich wiederhole, was für Württemberg recht ist, sollte für Baden billig sein. Dies heißt aber nicht, dass wir als Land bereit sein sollten, für ein Vorziehen des Projektes Geld in die Hand zu nehmen. Bei Baden 21 hat die Bahn ein elementares Interesse, an den mit den zusätzlichen Güterzuggleisen verbundenen Einnahmen und anders als bei Stuttgart 21 hat sie eben keine Alternativstrecke. Diese liegt nämlich auf der anderen Rheinseite und wird von der SNCF betrieben. Anders sieht die Sache im Interesse der betroffenen Menschen bei der Forderung nach einem besseren Lärmschutz aus. Hier gibt es Licht am Ende des Tunnels. Im Bundestagswahlprogramm der FDP haben wir die Abschaffung des Schienenbonus gefordert. In der Berliner Koalitionsvereinbarung findet diese Forderung ihren Niederschlag. In Zukunft sollen für Schienenwege die gleichen Anforderungen wie für Straßen gelten. Wir fordern deshalb, dass die neuen Grenzwerte schon bei der Planung der Rheintalbahn Anwendung finden. Es wäre nicht fair, wenn das Eisenbahnbundesamt jetzt noch durch eine rasche Planfeststellung Fakten



schaffen würde. Wir setzen darauf, dass die neue Bundesregierung eine andere Trassenführung wählt. Und wenn dann noch zusätzlicher Lärmschutz im Interesse der Menschen erforderlich wäre, sollten wir als Land im Verbund mit den betroffenen Kommunen bereit sein, sozusagen als Schlussstein Geld bereitzustellen.“